Comisión Especial de innovación, ciencia y tecnología
Carpeta Nº 839 de 2016 y S/C

Versión Taquigráfica N° 729 de 2016

SERVICIOS PRESTADOS MEDIANTE EL USO DE MEDIOS INFORMÁTICOS Y APLICACIONES TECNOLÓGICAS

Regulación

COMISIÓN DEL FUTURO PARLAMENTARIA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 12 de setiembre de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Rodrigo Goñi Reyes.
MIEMBROS:	Señores Representantes Julio Battistoni, Walter De León, José Carlos Mahía y Adrián Peña.
INVITADOS:	Por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), señores Miguel Marrero, Antonio Diez, Matías Pérez y Claudio Vera.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIO:	Señor Manuel Nande.

SEÑOR PRESIDENTE (Rodrigo Goñi Reyes).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Quiero proponer a esta Comisión la organización de un evento con el título “Comisión de Futuro Parlamentaria”, a realizarse el 28 de setiembre a la hora 16.

Se llevaría a cabo dentro del marco de las actividades que realiza el medio de comunicación La Diaria los meses de setiembre de cada año.

En ese marco, el Parlamento ha tenido su evento y, dado que solo se ha votado formalmente la creación de la Comisión de Futuro en la Cámara de Diputados y, por lo tanto, no está constituida, nos han sugerido -así lo planteo a la Comisión- que sea esta Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología la que, por esta vez, organice este evento, para lo cual los señores integrantes de esta Comisión están invitados a participar del panel, lo que definiremos en la próxima sesión.

SEÑOR MAHÍA (José Carlos).- Nos parece una muy buena iniciativa y estamos a disposición, si se concreta en esa fecha o si hay que cambiarla.

Se trata de un evento que se enmarca en un proyecto de ley que el presidente informó al Cuerpo y que será realizado cada año. Ojalá podamos hacer de esto una actividad de provecho para la sociedad en su conjunto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Notificaremos a la presidencia y en la próxima sesión definiremos los detalles.

(Ingresa a sala una delegación de representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, Unott)

——La Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología tiene el gusto de recibir a la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, Unott, representada por los señores Miguel Marrero, Antonio Diez, Matías Pérez y Claudio Varela.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Agradecemos la posibilidad que nos dan de expresar nuestras preocupaciones.

Nuestra preocupación central como Unott es el tema de la incorporación de las nuevas tecnologías y las consecuencias que eso tiene sobre los puestos de trabajo del transporte, aunque nosotros estamos convencidos -e intentaremos conceptualizarlo- de que este no es un tema que ataña solamente al transporte o a los trabajadores del transporte.

No queremos centrarnos exclusivamente en el tema de Uber, porque es una empresa, pero hay otras. Hay dos empresas más en el mercado y, seguramente, se incorporarán empresas nuevas.

Entendemos que no es solamente una aplicación telefónica, de celular, sino que es una forma de transporte. En esta recorrida que hicimos por comisiones parlamentarias -la semana pasada estuvimos reunidos con la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados y con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas-, planteamos que es una forma de llamar a un servicio de transporte, así como lo es el 141. Son diferentes maneras de acceder a un servicio de transporte que tiene determinadas características, entre ellas, que es totalmente ilegal e informal, que atenta contra el concepto de Estado como regulador, que atenta contra la seguridad social y que atenta contra las normas laborales y de seguridad, tanto para los trabajadores como para los usuarios.

Lo primero que pretendemos trasmitir es que no afecta solamente a los trabajadores del taxímetro o a los trabajadores del transporte en general, sino que afecta a todos los trabajadores. Imaginemos una sociedad en la cual cada multinacional viene, pretende imponerse, por la vía de los hechos y, luego, cuando la sociedad entiende que tiene que haber algo, se le establece una regulación a su medida. Nosotros decimos que esta empresa, como las demás que vengan y pretendan instalarse en el medio, debe adecuarse a la legislación vigente. Existe legislación suficiente. Si Uber fuera una empresa de taxímetros, debería adecuarse a la normativa vigente para el taxímetro; si entendemos que su actividad es asimilable a los remises, debería adecuarse a la actividad de los remises que, además, tienen en casi todos los departamentos espacios como para nuevas chapas -eso tendría que ser resuelto en cada uno de los departamentos-, pero lo que no podemos permitir -creo que en eso estamos en consonancia con un montón de declaraciones que hemos escuchado de algunos parlamentarios y con el espíritu que, en general, nos mostraron los diputados de las dos comisiones en las que estuvimos la semana pasada- es que se cree una legislación a partir de esto; ellos deberían adecuarse a esta legislación que ya está vigente. De crear nueva legislación, los daños serían enormes pero, además, estaríamos resignando toda potestad del Estado de legislar y de regular las actividades. Estarían siendo las multinacionales que se incorporan al mercado, de cualquier rubro -en este caso, el transporte-, las

que vendrían a imponer su forma, sus posibilidades, para su exclusivo provecho económico. Esta es la visión que estamos trasmitiendo.

El otro motivo de preocupación que tenemos -que no corresponde a esta comisión, pero que no queremos perder la oportunidad de trasmitir- es que desde la Unott seguimos peleando por la incorporación del conjunto de los compañeros trabajadores de la excooperativa Raincoop, que cerró en los primeros días de junio. Hasta este momento, solamente ha ingresado un 60% de los compañeros en las diferentes empresas que van a tomar los servicios de la excooperativa. Las empresas Cutcsa, Coetc y Ucot están tomando a los compañeros, pero lo están haciendo en diferentes grados y sin que exista un ritmo adecuado o acordado. En gran medida, eso se debe a que hasta ahora, no se ha firmado ningún tipo de acuerdo a nivel de la Dinatra. Fue una necesidad que recogimos los trabajadores, que expresamos y que se empezó a trabajar, con participación de diferentes organismos estatales y con participación de las empresas involucradas y de los trabajadores, pero desde hace cincuenta días no ha habido ningún tipo de convocatoria. No hay nada firmado y eso imposibilita que, por ejemplo, algunos compañeros que por diferentes motivos no tenían acceso al seguro de paro, lo puedan hacer. Asimismo, hay algunos compañeros que necesitan extensiones del seguro de paro por haber estado en el seguro anteriormente en la empresa Raincoop y no pueden acceder a él. En definitiva, aun los compañeros que están trabajando -que son unos trescientos- están en condiciones muy precarias. Sabemos que este no es el motivo central de esta Comisión, pero nos parecía importante trasmitirles esa preocupación.

SEÑOR DIEZ (Antonio).- Ya he estado en esta comisión, en representación del sindicato del taxi.

Nuestro sindicato está llevando adelante un conflicto en contra de esta multinacional que está arrasando con nuestro trabajo. Dentro del conflicto, decidimos hacer una segunda ronda por todos los lugares donde habíamos estado, pero el tiempo sigue pasando, esta empresa sigue creciendo, nosotros vemos disminuido nuestro ingreso y ya hay bastantes pérdidas de puestos de trabajo de los trabajadores del taxímetro, por lo que estamos bastante preocupados.

Quiero trasmitir que dentro del sector y de los trabajadores ya hay bastante impaciencia, porque sigue pasando el tiempo, esta empresa sigue creciendo y los compañeros se preocupan, en primer lugar, por su salario, porque es lo que les está afectando más rápidamente, pero también por sus puestos de trabajo, porque no saben lo que puede pasar mañana. Ahora, un sector de la patronal está tomando la decisión de que un solo conductor trabaje durante una extensa jornada en el coche, eliminando un chofer.

Todos saben que esta empresa avasalló las leyes, se instaló y funciona. Entonces, eso induce a que la gente que trabaja formalmente en el sector viole las normas porque no hay sanciones; no debería ser así. Además, como decía el compañero, van a venir dos empresas más.

Ya existe en Uruguay una empresa que está brindando servicios de taxímetro por intermedio de una aplicación. Cuando se solicita su servicio, ofrece un coche particular con chofer o un microbus para un viaje compartido de ocho o doce personas con una línea determinada. Por lo tanto, ya se está afectando al resto del transporte. Pensamos que habría que tomar alguna medida en contra de eso.

SEÑOR MAHÍA (José Carlos).- Quiero hacer algunos comentarios.

Para nosotros, es un insumo importante cada intervención sobre este tema. Con uno de los invitados ya tuvimos la oportunidad de intercambiar opiniones en la materia. Se trata de un tema técnico y muy complejo, que nos viene a interpelar en muchos aspectos, y que nos está generando -por la vía de los hechos- la desregulación de una actividad que estaba regulada por el mercado. Al respecto, tenemos un proyecto de ley a estudio de la Comisión. También hubo una modificación del Poder Ejecutivo y, con toda seguridad, vamos a presentar propuestas de modificaciones a los demás partidos políticos. ¿Por qué? Porque, como dije hace unos momentos, estamos ante un tema de mucha complejidad técnica que, en el caso del Uruguay, supone una legislación con tres niveles muy vinculados entre sí. Se trata de normas nacionales y departamentales. Inclusive, la Constitución establece un artículo específico que hace a los gobiernos departamentales. También hay algunas limitantes con aspectos vinculados a la actuación de la justicia, a las garantías del debido proceso, que tienen rango constitucional. Por lo tanto, a la hora de actuar, la norma debe tener en cuenta esos aspectos. Todos saben que las empresas que están detrás de estos negocios tienen un respaldo no solo

económico sino técnico en materia jurídica. Entonces, si desde el punto de vista de la técnica legislativa el proyecto no tiene una adecuada redacción, puede ser pan para hoy y hambre para mañana. Como Uruguay tiene un régimen constitucional que da garantías a todos los ciudadanos e inversores, estas empresas tienen la posibilidad de reclamar ante el Estado.

En cuanto a lo de Raincoop, no es competencia de esta Comisión, más allá de que la situación nos preocupa a todos. Cada vez que hay fuentes de trabajo en juego -en particular en el transporte-, luego hay problemas para la reinserción laboral de las personas. Ojalá que a través de otras comisiones del Parlamento podamos dar una mano.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como ya lo expresáramos en otras oportunidades, desde que se presentó el proyecto esta Comisión ha trabajado arduamente para poder resolverlo en el menor tiempo posible. Debemos tener presente que estamos ante un proyecto que abarca una cantidad de situaciones muy complejas porque comprende casi todas las áreas de la economía. Estamos considerando todas las variables con la mayor responsabilidad.

Tenemos el inconveniente de que no hay muchas legislaciones comparadas para tomar como ejemplo. En el mundo no hay casi regulaciones generales para las aplicaciones tecnológicas.

Esta semana vamos a votar el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo con las modificaciones propuestas. La idea es resolverlo en el menor tiempo posible y de la mejor manera.

SEÑOR DE LEÓN (Walter).- Nosotros tenemos una posición clara.

En este país -que recibe a las empresas nacionales y extranjeras sin diferencias- se instaló una empresa que no se registró como cualquier otra en la DGI o en el BPS, que sus automóviles trabajan sin identificación y que incita a la gente que trabaje en negro. Por lo tanto, hay problemas de fiscalización porque se evaden las leyes vigentes en Uruguay; hay una claudicación del Estado. Las leyes estarán bien o mal pero, al día de hoy, están vigentes. No hablo solo de la ley orgánica municipal sino de la ley de faltas aprobada en 2010. Establece bien claro que quien conduce un vehículo sin autorización es pasible de siete a treinta días de trabajo comunitario; en su momento, no hubo ningún prurito en mandar a una persona a realizar trabajos comunitarios por conducir un vehículo fuera de la norma.

Entonces, el centro del problema es que hay una empresa que no podemos fiscalizar, que se burla del sistema. ¿Qué hay que hacer? ¿Prender una vela a San Antonio? ¿Rogar por una negociación? No va a haber negociación; ellos van a poner sus condiciones. Hay que buscar un mecanismo innovador.

Tengo entendido que el BPS daba una recompensa a quienes denunciaban las empresas que trabajaban en negro. En este caso, habría que otorgar una recompensa al ciudadano honesto -no es un alcahuete u ortiba- que denuncia a quien está trabajando -en asociación con una empresa- en negro, practicando la economía sumergida, es decir, sin pagar la seguridad social ni ningún beneficio a los trabajadores. Se estableció el despido instantáneo. Han logrado lo más salvaje del capitalismo: despedir a una persona inmediatamente tan solo con borrarla de una aplicación.

Nos llama la atención cuando una persona, haciendo una acción cívica, defendiendo a la sociedad, recibe un premio, pero no nos llama la atención que una empresa sea capaz de calificar a sus trabajadores y despedirlos inmediatamente. Hay una claudicación del Estado y una Justicia ineficaz. Por tanto, se necesita un mecanismo innovador. El centro no está en quien denuncia sino en quien comete el delito, y quien comete el delito en este caso está bien claro.

Se ha instalado en la sociedad una hegemonía que no nos permite ver el centro del tema. Esto afecta al sistema de la seguridad social, que ya está comprometido. Este es un problema gravísimo. Hay personas que defienden solo la visión del consumidor. Nosotros no negamos que Uber presta un buen servicio, ¿pero a qué precio? Uno de los centros de este negocio es bajar los costos no pagando los impuestos. Entonces, debemos migrar hacia una economía donde nuestra sociedad es la que pone las condiciones y si hay que corregir el servicio del taxi para que sea de mejor calidad, la comunidad organizada y democrática puede hacerlo y no es necesario -no estamos diciendo que no aceptaríamos a una empresa extranjera porque aceptamos a todas las

que quieran venir a trabajar respetando el ordenamiento- doblegarse ante las condiciones que presenta una empresa, que es invasiva y no respeta el ordenamiento legal del país.

Acá hay un instrumento que tendrá sus defectos pero que ya fue aplicado en el país y el centro no es el instrumento sino la evasión que se está cometiendo y los problemas laborales, como dicen los trabajadores. La gente en su egoísmo no se da cuenta de que hoy vienen por Uber y mañana van a venir por otra cosa. No nos oponemos al cambio tecnológico. Evidentemente, en el futuro Uber va a disponer de coches autónomos y ahí la ley va a caer sola por el cambio del paradigma tecnoeconómico. Pero mientras no haya autos autónomos, este es un servicio de transporte común que se realiza con seres humanos, con conductores. En Estados Unidos, fueron demandados por los propios trabajadores de Uber frente a los tribunales americanos y antes de llegar al juicio lograron un acuerdo por US$ 100.000.000. Entre otras cosas, los trabajadores manifestaron que tenían una relación de dependencia. Es clara mi posición; no sé cuál va a ser la de los otros señores legisladores, pero la mía es esa. No estamos contra el cambio tecnológico. Ahora se rasgan las vestiduras del buchón y demás. Todos los países han puesto cámaras de vigilancia y nadie habló del Gran Hermano que es peor que un buchón, que es puntual para una empresa o para alguien que está cometiendo una irregularidad. Si no estuviera cometiendo ninguna irregularidad, no habría buchón que lo afectara. Esto es cuanto quería decir.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Antes que nada, quiero disculparme porque soy miembro titular de la Comisión de Transporte y Obras Públicas y no pude estar presente el miércoles cuando esta delegación nos visitaba, ya que a esa hora habíamos convocado al directorio del Banco de la República por el cierre de sucursales en el interior y coincidió. Entonces, cuando terminó la visita del Banco de la República fui a la Comisión, pero ustedes ya se habían retirado. De todas formas, leí la versión taquigráfica.

Yendo a ese tema que no es el que hoy nos ocupa, quiero señalar que la situación de Raincoop nos preocupaba. Leyendo las versiones taquigráficas, advertimos hace mucho tiempo que no había tal solución y que esta situación que están viviendo los trabajadores era lo previsible, además de nuestra experiencia personal de cómo se repartieron las líneas y demás. Es un tema bastante complicado.

Con relación a este asunto, me quiero sincerar. Es un tema que lo venimos trabajando desde setiembre del año pasado. Como lo señalaba el señor presidente y el señor diputado Mahía, estamos ante un proyecto de una gran complejidad. Se trata de una iniciativa del Poder Ejecutivo que tuvo una primera versión y estamos analizando cambios que propuso Agesic que modifican el articulado original. Por lo que acabo de escuchar, seguramente la bancada de gobierno traerá alguna modificación a ese proyecto de ley que viene muy enredado. Además, hay sectores importantes dentro del partido de gobierno que anunciaron que no lo van a votar.

Desde mi punto de vista, este proyecto de ley, en lo que respecta a la situación del transporte, no innova en absolutamente nada. Esta iniciativa que estamos tratando acá no cambia nada la situación que tiene que ver con el transporte. Luego de aprobarse este proyecto de ley -a excepción del artículo 9º, que es de dudosa constitucionalidad y que establece la intervención del Banco Central y demás-, se podrá hacer lo mismo que se puede hacer ahora. Esto tiene que ser claro: las autoridades ya sean nacionales o departamentales tendrán los mismos elementos que tienen hoy para actuar en la materia. Entonces, si esta empresa es ilegal, ¿por qué no se actúa? Si no cumple con determinadas cosas, ¿por qué no se la sanciona? Porque todo esto no está claro y ahí está la complejidad del asunto.

Hemos recibido a muchísimas delegaciones y, en algunos puntos que tienen que ver con este proyecto de ley, hay opiniones mayoritarias. En uno de ellos habría que regular de acuerdo a cada actividad. Esta iniciativa era muy general y ahora es menos general. Lo que nos han recomendado los especialistas es una cuestión minimalista, es decir, una norma que defina las plataformas y algunas cosas más y luego ir a la legislación por actividad. Sinceramente, no sé en qué va a terminar este proyecto de ley; el señor diputado Mahía me da una esperanza de que se realice alguna corrección que haga que esta iniciativa sea -entre comillas- "votable". Hoy no creo que este proyecto de ley se apruebe. Insisto: así como está, no cambia nada.

Debemos asumir determinados cambios que se vienen dando, es decir, aquí hay un cambio en los modelos de negocio. Nadie va a defender la informalidad. Por tanto, en realidad, tendríamos que cambiar la regulación del modo tradicional de forma tal que estos actores cumplan, se puedan controlar y que paguen lo que tienen

que pagar. Ahí, seguramente, el servicio ya no será competitivo en materia de costos; es un problema de ellos. Debemos establecer las posibilidades de forma tal de generar ese ordenamiento. Es la única posibilidad que veo. A mí me gusta salir de la teoría y ver la realidad. ¿Qué ha pasado en todo este proceso y cómo ha encarado este conflicto, por ejemplo, la patronal? Lo que pasó es que estos modos siguen aumentando, los usuarios siguen eligiendo esta forma de transporte y la empresa sigue sin pagar nada.

La lógica de los hechos está llevando a que estas empresas se fortalezcan que, como bien se mencionó, no se trata de una, sino que hay más.

También hemos tenido visitas en esta comisión para ver qué posibilidades hay desde el punto de vista técnico para bloquear las aplicaciones. Esa posibilidad no existe. Nos vamos a meter en otros líos porque lo que se bloquea no es el acceso a la plataforma sino el acceso a Internet que hoy es un derecho básico fundamental, de tercera generación; un derecho humano fundamental. Eso no va a pasar. Además, la cuestión técnica dice que puede llevar dos o tres días o una semana pero la aplicación se mete por otro lado, es decir, se puede bloquear por un tiempo, luego bloquearla nuevamente y así sucesivamente. No parece que esta sea la solución al problema, sino que más bien parece darle largas a lo que creo que va a ser una larga agonía. Después de esto vienen otros desarrollos. Hace un año, en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, lo primero que se nos planteó fue prohibir la aplicación. Hoy sabemos que desde muchos puntos de vista eso no es posible. Entonces, debemos pensar en cómo atendemos la nueva realidad y cómo legislamos para que todo el mundo cumpla.

Hay viejos paradigmas que se van a replantear en los modelos de negocio; aquí se han planteado por parte de mucha gente que nos visitó. El derecho al trabajo es un derecho humano consagrado en la Constitución y para que ese derecho sea limitado, tiene que hacerse a través de una ley, defendiendo el interés general. Hoy cuesta identificar el interés general que defiende la necesidad de uno de comprar una chapa para poder prestar el servicio del taxi. Es algo que viene desde hace mucho tiempo. ¿Qué interés general de la sociedad defiende que la persona que quiera transportar gente tenga que pagar una chapa de decenas de miles de dólares? Hay una reglamentación departamental que establece la obligación de tener una autorización de la intendencia -que es lógico-, que terminó siendo un negocio para estas y, luego, para los privados. Por encima del costo de las chapas, está el costo del mercado. Hay que tener en cuenta que desde hace muchos años en Montevideo no se entregan chapas para mantener un equilibrio de la oferta. Entonces, eso hace que la chapa valga más, y el que tiene dinero puede comprarla, pero otros no pueden acceder a trabajar.

Hoy eso se está cuestionando y es importante que lo tengamos en cuenta. El servicio del transporte debe estar al servicio del usuario. El señor diputado De León habla de consumidor y yo hablo de usuarios. El centro del servicio debe ser el usuario que es para quien debemos legislar primero.

Algunas visitas han planteado qué beneficia al usuario y en qué defiendo yo al usuario con el sistema tradicional. Este tema puede ser sencillo, pero por algo hace tantos meses que estamos trancados acá y en otros ámbitos. Muchas de las opiniones van en ese sentido y también hay que escucharlas.

Yo viajo en taxi, pero no tengo la aplicación porque las referencias que tengo del servicio son por colegas o amigos que han utilizado la plataforma Uber. Yo no la tengo y hasta que no paguen, me parece que no se debería utilizar. De todos modos, veo que es el usuario el que va migrando y definiendo la cosa; es la decisión de quien usa el servicio. Yo viajo en taxi todos los días cuando estoy en Montevideo y hablo con sus colegas. El otro día explicaba a otra persona que el permiso, la chapa, es precario y revocable. Esa es la chapa del taxi; es como si me dieran un permiso para vender panchos acá enfrente. La intendencia me la puede sacar mañana. Es lo mismo con la chapa desde el punto de vista jurídico, es decir, genera lo mismo que en ese caso.

Desde mi punto de vista, también es importante diferenciar lo que es informal de lo que es ilegal. Yendo al mismo ejemplo del carro de pachos, si yo vendo panchos acá enfrente sin la autorización de la intendencia, esta me podrá multar porque es una actividad informal pero no es ilegal vender panchos. Lo que esta empresa hace es informal, pero no ilegal. Ahí reside uno de los grandes problemas a la hora de la fiscalización. Se los podrá multar una, dos, tres veces, pero no es una actividad ilegal; es informal porque no cumple con la reglamentación departamental.

Yo me siento en la obligación de plantearles todas estas cosas para que ustedes lleven a sus compañeros alguna idea de cuáles son las visiones con relación a este tema, y también para que seamos conscientes de la

complejidad del asunto, porque no es sencillo.

SEÑOR DE LEÓN (Walter).- No solo es informal sino ilegal, porque la ley de faltas, que es parte del Código Penal, establece que aquel que sea sorprendido conduciendo un vehículo con fines remunerativos, sin las autorizaciones correspondientes, será penado de siete a treinta días de trabajo comunitario. Esa es la ley vigente en Uruguay. Es una actividad criminal porque infringe la ley. Podríamos hacer una ley que estableciera que todos los ciudadanos uruguayos o extranjeros que conduzcan un auto con fines remunerativos serán penados, salvo que sea con una aplicación determinada. En vistas de un nuevo cambio, tenemos que doblar las rodillas y modificar la ley.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Voy a hacer una consideración para que vean lo complejo del asunto.

Se dice que está prohibido el transporte de personas a título oneroso. Sin embargo, en Uruguay está lleno de gente que hace viajes a título oneroso, sin ser taxis. Estoy hablando de todos los automóviles contratados por mutualistas, emergencias, UTE, ANTEL y todos los entes y ministerios. Entren a Google y busquen los llamados de coches con chofer. Abren una empresa unipersonal, pagan BPS y DGI, pero no están habilitadas para transportar personas, salvo un seguro equis que establezca UTE o un auto de tal a tal año. Actualmente, en UTE está lleno de autos de ese tipo, de empresas unipersonales que no son taxis, pero que deberían serlo. Si tuviéramos el mismo criterio, UTE no podría contratar autos para transportar empleados o a cualquier otra persona a menos que sea taxi. Ahora, ¿saben quién contrató con esa modalidad en el año 2013? La Intendencia de Montevideo. Si ustedes se fijan, en la Administración de Ana Olivera hubo un llamado para camiones, camionetas y autos con el mismo sistema que se contrata en UTE o en OSE. Pagan BPS y DGI como empresa unipersonal, pero no reúnen ninguna de las otras condiciones que se exige para el transporte.

Hace tres años, la propia Intendencia incurría en la misma falta que cualquier ciudadano que hoy contrata un Uber a través de una aplicación.

Reitero: el tema es complejo.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Parece que estuviéramos frente a un tema fácil de solucionar, pero el tiempo ha demostrado que no es así. No sé si fue porque tuvimos una mala partida con un proyecto que no fue bien expuesto, redactado o conceptualmente entero. Lo cierto es que hemos saltado de una cosa a otra. Los primeros invitados nos advirtieron que legislar sobre la innovación era un tema difícil.

En lo que estuvimos siempre de acuerdo fue con que el Estado no debería permitir aquellas actividades informales e ilegales ni ceder en el concepto del Estado como regulador del interés público. Eso es lo que nos mueve. En eso creo que no hay diferencias. En lo que sí hay diferencia es en la forma en cómo vamos a salir de esta situación.

Hace un mes, les comenté a los demás compañeros que creía que en este asunto no había que hacer nada más que aplicar las ordenanzas correspondientes.

Personalmente, no estoy de acuerdo con lo que planteó el señor diputado De León. No creo que esa sea la forma de solucionar esto. Sí estoy de acuerdo con algo que dijo el señor diputado Peña en cuanto a que estamos tratando de legislar para todo el intercambio de servicios a través de una plataforma y dar una definición minimalista. Estamos convencidos de que la Comisión deberá discutir -en eso creo que tenemos bastante acuerdo- la regulación de este asunto y si es necesario otra opinión acerca de las regulaciones ya existentes en cada uno de los sectores, que no corresponde tratarse en esta Comisión.

Reitero: estamos de acuerdo con no ceder la potestad de un Estado regulador en los temas de interés público y en combatir la informalidad y la ilegalidad.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Las palabras de los diputados me trajeron a la mente un episodio bastante lamentable que pasó recientemente y que es conocido por todos.

Pregunto: ¿el aporte a la seguridad social en este país es opcional? De ninguna manera. Todo trabajador debe tener derecho y aun el deber de aportar a la seguridad social.

En el caso de la empresa Uber, nadie puede discutir que la actividad que desarrolla tiene que ver con el transporte. No proponemos esta discusión para hablar de Uber, sino de las aplicaciones tecnológicas en el transporte en primera instancia y más adelante en general, y sus consecuencias sobre el mundo del trabajo.

¿No debería ser considerada una actividad ilegal entendiendo que no se rige por la normativa vigente, y además informal porque no cumple con las formas? Nosotros no estamos de acuerdo con que esos conceptos pueden ser discutidos. Creemos que los dos son absolutamente aplicables.

¿Vamos a admitir, generando normativa nueva, que una multinacional sea la que vigile si la superestructura de este Estado se adapta a sus posibilidades o si tenemos que llevar esa normativa a las posibilidades propuestas por la empresa?

Esta empresa se ha instalado hace un año en nuestro país. Hay un enorme debate en torno al tema. Actualmente -en eso coincido con el señor diputado Peña-, la empresa sigue haciendo mucho dinero. ¿Hasta cuándo? Creo que hay dos opciones.

Una opción es generar una normativa que acepte, lo cual sería, a nuestro entender, un grave error, porque aceptar lo que es ilegal e inmoral ya es una omisión muy fuerte de parte del Estado, particularmente de parte de los legisladores, que deberían estar adelantándose a los hechos. Además, entendemos que no es posible que sean casi sus propios abogados los que vayan adelantándose al curso de los acontecimientos y generando, por la vía de los hechos, que cierto sector de la población que puede acceder a ese servicio lo asuma como algo natural cuando seguimos diciendo que es ilegal e inmoral.

El otro concepto que nos parece muy importante es que el centro de esta discusión es el usuario. En ese sentido, no tenemos ningún tipo de dudas. Somos viejos trabajadores del transporte que hace muchos años venimos luchando contra el informalismo en el sector, que no es una novedad, y que no empezó con la llegada de la empresa Uber. Nosotros sabemos que para el usuario lo peor que puede pasar es que el transporte no sea regulado. Lo peor que ha pasado cuando ha habido intentos de este tipo -a veces un poco más grandes, más sólidos, y otras con particulares implicados que han puesto vehículos a disposición de alguna zona que no tenía transporte bueno o aceptable- es que el usuario recurre a ese transporte, y eso no contribuye con la seguridad social ni con la seguridad del tránsito. Normalmente, se trata de gente que no cumple con ningún tipo de normativa en lo que tiene que ver con la libreta de conducir, ni con la normativas nacionales ni departamentales.

Entonces, pensando exclusivamente en el usuario, lo peor que nos puede pasar es hacer una legislación a su medida.

Cuando aparezca una aplicación telefónica, como pasa en otros lados, referente al tema de los medicamentos, ¿también vamos a generar normativa exclusiva? Hay discusiones muy grandes sobre si los medicamentos y las patentes deben ser o no reguladas. Hay lugares donde lo dejan abierto y que sean los diferentes escenarios los que condicionen.

Nos parece que el Estado uruguayo es mucho más importante que cualquiera de las multinacionales y hay hechos -particularmente nos queremos referir a la Intendencia de Canelones- que están demostrando que hay normativa vigente y que el Estado tiene potestades como para frenar esto.

Decimos que la tecnología está al servicio de las multinacionales. Si la ponemos al servicio del Estado, de los trabajadores y de la legislación vigente, podríamos aplicar cruzamiento de datos y un montón de sistemas que hoy están en las calles para frenar a estos vehículos.

Saludamos la actitud valiente y honesta de la actual administración de Canelones, que está generando límites que quizás no sean suficientes, pero sin ninguna duda esa es la línea por donde hay que avanzar. No se trata de prohibir por prohibir, sino de hacerlo con argumentos sólidos. Creemos que dentro del mismo Estado esa contradicción se está dando. Nosotros apoyamos claramente la visión reguladora.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- En cuanto a eso de tratar de adelantarnos, es clarísimo que aquí y en todas partes del mundo nos estamos enfrentando a la incorporación de tecnología y robotización, lo que implica menos puestos de trabajo.

Por ejemplo, lo del coche sin conductor es casi un hecho. Creo que como ciudadanos deberíamos sumarnos para ver cómo enfrentar un mundo del trabajo en el cual se va a prestar la mayor cantidad de servicios con menos mano de obra.

SEÑOR DIEZ (Antonio).- En cuanto a los permisos del taxi siempre dijimos que había un negocio que hacía la Patronal, pero tenemos otro problema dentro del sindicato y es que cuando el actual presidente, Tabaré Vázquez, fue intendente de Montevideo, permitió que se formaran cooperativas de trabajadores del taxi. En las anteriores licitaciones daba una oportunidad a los trabajadores, pero siempre terminaba en manos de la Patronal.

El sistema cooperativo lleva veinticinco años funcionando en el sector del taxímetro. Algunos han quedado por el camino, porque Uber no existió antes, digo yo. En realidad, quedaron por el camino porque no pudieron terminar de pagar los permisos, por deudas con el BPS o por alguna actividad bancaria.

Otra cosa a tener en cuenta es cómo les hablamos ahora a los trabajadores que tuvieron que pagar un permiso. Si bien el precio fue menor que el del mercado, supuso mucho tiempo de esfuerzo de los trabajadores. Ahora, se corre el riesgo de perder el trabajo y esos permisos no tienen valor de reconversión ni de venta. La patronal se puede reconvertir porque tiene capital, pero nosotros somos trabajadores y de lo único que somos dueños es de nuestro trabajo.

Por otra parte, queremos decir que el servicio de taxímetros brinda toda la seguridad al usuario.

En la parte que no brindaba seguridad, que refiere a los accidentes y al golpe contra la mampara, quiero decir que hace quince años que el sindicato viene trabajando en el sentido de que el auto debe ser más grande y brindar más seguridad al pasajero. De cualquier manera, siempre se analiza el accidente poniendo el acento en que el auto tenía mampara y no mirando al accidente en sí. Hace poco, ocurrió un accidente fatal en la rambla. Se trataba de un remise que no tenía mampara y el pasajero sufrió el mismo daño que si la hubiera tenido. A veces, el accidente no ocurre por la inexperiencia del conductor, que es un chofer profesional, sino por las exigencias o presiones con las que sale a trabajar, pero esa es otra discusión.

En definitiva, lo que quiero destacar es que brindamos seguridad. El pasajero viaja asegurado en el taxi, porque es un servicio público. No pasa eso con Uber. Un diputado -creo que fue Battistoni- comentó que unas jóvenes salían de un baile, preguntaron al conductor de un coche particular si era de Uber y se subieron. No pasó nada, pero si contestaba que sí y no lo era y pasaba algo, no quedaba registro de quién era ese chofer, a dónde las llevó ni qué hizo. Creo que en algún país ocurrieron hechos lamentables en ese sentido.

Entonces, si bien supieron hacer publicidad con un rubiecito que decía que era de Uber y ofrecía agua y caramelos a los pasajeros, decimos que esa aplicación no brinda seguridad alguna.

Tampoco tenemos la certeza de que no haya ocurrido un accidente en el que se hubiera lastimado un pasajero de Uber, porque no tenemos registros. A su vez, los chóferes de Uber no tienen las exigencias de los del taxímetro. Entonces, en defensa del usuario, peleamos para que el servicio se brinde de esa manera.

Por otra parte, la regulación de los permisos dice relación con la demanda. El año pasado, la Intendencia de Montevideo licitó cincuenta permisos. También hay cincuenta permisos para coche eléctrico y otros cincuenta para cooperativa que aún no se han licitado y creo que ahora no vale la pena. Si se licitaran, sería para que otros tantos trabajadores también se murieran de hambre.

En cuanto al servicio informal que se brinda en las empresas públicas que contratan vehículos sin chofer, quiero decir que eso me salvó de estar sin trabajo en una oportunidad; lo hice durante dos meses, como empleado. Hablo de muchos años atrás; la ley de faltas es nueva, de 2010. Si en 2013 la Intendencia contrató en ese régimen, está faltando a la ley, pero eso venía de hace mucho tiempo. Era costumbre en UTE, OSE y Antel contratar lo que llamaban "fleteros": coches con chofer que trasladan empleados a realizar determinadas actividades. Pero se pedía que fueran chóferes profesionales, cosa que no hace esta empresa.

El otro día, en la Comisión de Legislación del Trabajo, se comentó lo que le ocurrió a la hija de un diputado: venían circulando en un coche de Uber y cuando un inspector de tránsito los detuvo y solicitó la libreta de

conducir, el conductor no la tenía. Las chicas terminaron llegando a sus casas en taxi porque se le retuvo el auto al conductor.

En definitiva, esa es la inseguridad y la ilegalidad de esta aplicación.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero hacer una aclaración: estoy totalmente en contra de que esta gente ande sin la libreta, sin el seguro y sin pagar ningún aporte. Creo que hay que exigir los aportes y el seguro. Aseguradoras privadas como RCA y otras ya ofrecen un seguro de ese tipo. Es más: el Banco de Seguros tenía un producto así, pero hubo una recomendación del Ministerio de Economía y Finanzas de no sacarlo al mercado.

En definitiva, quien viaja debe contar como mínimo con eso: el seguro correspondiente, que el chofer sea profesional, que el auto proporcione determinadas garantías, que pase por ciertas inspecciones y demás.

No escuché a nadie en ninguna Comisión decir que está a favor de ese servicio tal como se está prestando. Lo único que planteo es que dado el estado de situación, la lógica lleva, no a una desregulación, sino a una regulación diferente a la actual en lo que respecta al transporte. No olvidemos que si bien se habla de una multinacional, perfectamente, podría no serlo.

Estamos hablando de un cambio que se está dando en la prestación tradicional del servicio; en eso habría que trabajar, no importa si es por una aplicación u otro servicio. La aplicación conecta la oferta con la demanda. Humildemente, creo que para sacar el mejor beneficio de esa regulación, es ahí a donde hay que apuntar, porque por ahí van a venir, indefectiblemente, los cambios.

Creo que uno no puede negarse a la realidad, porque, además, se van a dar otras instancias posteriores a las que hay que adelantarse. En ese marco, trataría de asegurar el mínimo posible para los trabajadores frente a una realidad que cambió. El principio fundamental de la ley es el principio de realidad y es sobre eso que hay que legislar.

Esa es mi opinión y reitero que no estoy a favor de la informalidad en ningún caso.

SEÑOR MAHÍA (José).- Descuento que todos los presentes estamos a favor del cumplimiento de las normas de derecho y, en particular, de las normas sociales, en cualquier lugar. Lo quiero dejar sentado como una constancia expresa.

Por una cuestión de honestidad intelectual, quiero decir que no estoy de acuerdo con lo que dijo el diputado Adrián Peña respecto de algunas contrataciones. Creo que en este caso hablamos de transporte público, por lo que tiene una naturaleza distinta; esa es mi opinión y respeto todas las demás. Entiendo que siendo algo parecido, no es lo mismo.

El tiempo de estudio que tomamos acá no solo pasa por escuchar a las distintas partes involucradas, porque desde distintos lugares se va a estudiar cuál será la definición que tomaremos desde el punto de vista legislativo. ¿Por qué? Porque la economía digital se ha instalado gradualmente en el mundo e interpela, gradualmente, la relación con los ciudadanos, con la competencia existente y con los Estados. Quien habla sigue creyendo en el rol regulador del Estado en esas actividades para que la competencia sea en igualdad de condiciones a fin de que, efectivamente, el usuario -que es a quien protegemos en esta actividad vinculada con el transporte público- pueda ser beneficiado como sujeto de derecho a la hora de optar entre servicios.

En ese sentido, hoy no vamos a adelantar ningún tipo de iniciativa ni de debate, más allá de las puntualizaciones que hagamos entre nosotros. Lo cierto es que al tomar determinadas acciones, por acción u omisión, se generan consecuencias, por lo que se ha descrito del estado de situación. Hay que tener en cuenta que hay algunos actores privados, con distintas características -según la Intendencia- que han licitado y han adquirido las autorizaciones correspondientes.

Si nosotros abrimos a la competencia desde lo nacional, existe lo que se llama -yo soy profesor de historia, no abogado; el presidente sí lo es- responsabilidad por acto legislativo. Eso también está en el análisis de cualquier marco legal que se ponga en la materia porque genera consecuencias.

Insisto en que este proyecto de ley no solo motivó inquietud sobre lo que hemos hablado, sino que también implica a otro tipo de actividades de la economía digital que se pueden ver afectadas -para bien o para mal- en función de la decisión legislativa que tomemos.

Ni desde el Parlamento, ni nosotros tratamos de tomarnos un tiempo para dar largas al asunto o para no tomar posición. Queremos tratar de escuchar las distintas voces para realizar un análisis que nos permita, en el acierto o en el error, llegar a las mejores conclusiones. También es cierto que se está terminando el tiempo para hacer consultas, escuchar las distintas voces y tomar decisiones. Esperemos que en las próximas sesiones podamos aprobar lo que sea mejor para todos los uruguayos en su conjunto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita a la delegación. Los mantendremos informados sobre las actuaciones que se lleven a cabo.

(Se retira de sala la delegación de representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, Unott).

SEÑOR MAHÍA (José Carlos).- Solicitamos que se postergue para la próxima sesión la consideración del proyecto de ley que tiene a estudio la Comisión. Hemos presentado algunas iniciativas en la interna de nuestro partido político y sabemos que en las últimas horas el diputado De León ha hecho pública una iniciativa. Además, hay otros legisladores trabajando en la materia.

Aun no hemos podido hacer las consultas necesarias y, por lo tanto, precisamos más tiempo. Hoy no estamos en condiciones de abordar el proyecto de ley.

Solicito a los colegas y compañeros levantar la sesión de hoy teniendo en cuenta estas consideraciones políticas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos en condiciones de considerar y aprobar el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo y los aditivos o sustitutivos que se presenten. Propongo dejar en suspenso este punto hasta la próxima sesión.

SEÑOR MAHÍA (José Carlos).- No tuve en cuenta que la próxima sesión ordinaria será el 3 de octubre. Si antes de esa fecha tuviéramos alguna definición política, le pediría al presidente que convocara a una sesión extraordinaria para analizar el tema. Si en ese lapso de tiempo no tomamos ninguna decisión, nos reuniríamos en la próxima sesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pediría que se realice un esfuerzo por alcanzar aunque sea una definición general que nos permita abordar el proyecto al menos de forma genérica. No es necesario tener una definición total sobre todas las disposiciones del proyecto final, pero debemos tener presente que se trata de un tema sensible para la sociedad.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Propongo reunirnos el próximo lunes. Si lo postergamos hasta octubre, serán necesarias algunas instancias. Mi intención es ir adelantando el trabajo.

(Diálogos)

SEÑOR MAHÍA (José Carlos).- Sabemos que esta situación está generando una legítima inquietud en la opinión pública y, particularmente, en los trabajadores del sector. Atendiendo la solicitud planteada por el presidente, nos comprometemos a trabajar en la materia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si existen las condiciones necesarias, nos reuniríamos la semana próxima en una sesión extraordinaria; si no es así, nos reuniremos el 3 de octubre.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se levanta la reunión.